

# “The Celestial Railroad” は本当に安全快適か

—Hawthorne の旅行は危険がいっぱい—

鈴木 繁

Is “The Celestial Railroad” Really Safe and Comfortable?:  
Hawthorne’s Tour Is Full of Dangers

Shigeru SUZUKI

## 要 旨

Nathaniel Hawthorne の短篇、“The Celestial Railroad”は、John Bunyan の *The Pilgrim’s Progress* を下敷きとしたアレゴリーによる諷刺小説として知られている。その諷刺の標的とされたのは、当時アメリカでもはやされた超絶主義思想であったり、あるいはユニテリアニズムに代表されるキリスト教リベラリズムであったりとする評価がほぼ定説となっている。この作品では、超絶主義等が説くところの神に至る道が、主人公の the Celestial City への旅行に託して、そのあまりの安易さ簡便さゆえに批判されている。しかし、この超絶主義等に対する諷刺が成立するためには、主人公が乗った蒸気機関車が、*The Pilgrim’s Progress* の巡礼 Christian の徒歩の旅より、すぐれて安全快適であることを前提とする。ところが、作中に描かれた汽車の旅は、一見安全快適と見えて、実は危険に満ちている。この蒸気機関車が抱える危険性は、当時の鉄道の実状を反映したもので、Hawthorne はそのあるがままの姿を描いたために、意図された諷刺はその効果を十全に発揮できずに終わってしまった。そこに機関車をはじめとする近代交通機関が現代とは異なり、その安全性をまだ認知されていなかった時代相が見て取れる。

## I

Nathaniel Hawthorne が1843年に発表した短篇、“The Celestial Railroad”は、John Bunyan の有名なアレゴリー作品、*The Pilgrim’s Progress* に材を得た諷刺小説として知られている。だが今日、世間一般の読者の間での認知度は低く、また Hawthorne 研究者の間でもその評価は必ずしも高くない。その理由として、一種のパロディー的作品がオリジナルとしての文学的評価を得にくいこと、Bunyan に倣ったアレゴリーの手法が古臭く感じられること、諷刺という手法そのものが文学的に一段低く見られがちなことなどが挙げられよう。また諷刺は往々にしてその作品が書かれた時代や社会の制約を受けるため、時代背景

や社会状況が変われば、その意図するところが分からなくなったり、諷刺すること自体の意味が失われたりしかねない。ましてや Bunyan の作品そのものが読まれることが少なくなった今日、それをパロディー化した “The Celestial Railroad” の内包する意味が読者に通じにくいのも当然である。だが、もしも諷刺の内容が時空を超えた普遍性と鮮烈なインパクトを持っているならば、今日でも十分読むに堪えうる作品となるはずである。では果たして “The Celestial Railroad” の諷刺は、現代の読者に対して訴えうるほどの力を持っているのであろうか。

この小説の諷刺の対象は、作品発表当時、アメリカで大いに流行した超絶主義思想や、ユニテリアニズムに代表されるところのキリスト教リベラリズムとする点で、文学批評家たちの意見は概ね一致している。そのことは、Joseph C. Pattison が端的に、“‘The Celestial Railroad’ is usually read as an allegory which satirizes religious modernism, in both its Transcendental and Unitarian forms, for lack of recognition of evil and for substitution of an easy way to salvation in place of the arduous journey envisioned by Bunyan.” と述べている通りである。<sup>1</sup> 個々の見解には微妙なニュアンスの違いこそあれ、W. Stacy Johnson、G. Ferris Cronkhite、Roy R. Male、James K. Folsom、Hyatt H. Waggoner、David E. Smith などが、この論者の範疇に含まれよう。<sup>2</sup> もちろん Clifford A. Wood のように、“The Celestial Railroad” は超絶主義とユニテリアニズムを主たる批判対象としつつも、極端なビュリタニズムも付随的に諷されているとする意見もあれば、Richard Toby Widdicombe のように、その諷刺の矛先は物質主義、進歩への盲信、精神的自己満足、広汎な無知などに蝕まれた19世紀半ばのアメリカ社会に向けられているとする意見もある。<sup>3</sup> だが Widdicombe にせよ、超絶主義も諷刺の俎上に載せられていることは否定していない。<sup>4</sup> かように、超絶主義・ユニテリアニズム諷刺論には動かし難いものがあり、当論文でもこれを大前提として認め、今後の論を進めることにしたい。

ところで “The Celestial Railroad” において、超絶主義やユニテリアニズムの導きにより、人間精神が啓示や救いへと至る霊的旅路は、蒸気機関車に乗った旅人が the Celestial City へと赴くプロセスとパラレルになっている。従って、超絶主義やユニテリアニズムの説く安易で楽天的な思想や信仰が批判されるためには、物語の主人公が汽車に乗って the Celestial City に向かう道行もまた安全確実な易行でなくてはならない。“The Celestial Railroad” で意図された諷刺が、読者に対し強い説得力を持つためには、Bunyan の *The Pilgrim's Progress* における危難と苦患に満ちた徒歩での巡礼と対比して、鉄道という交通機関が安全かつ快適であることが前提条件となる。

21世紀の現代日本において、我々は数ある交通機関のうちでも、鉄道による旅は最も事故に遭う危険性が少ないという頭がある。モータリゼーション社会がますます拡大する中、最近は減少傾向にあるとはいえ、交通事故により毎年数千人にも及ぶ人々の命を奪っている自動車は、最も危険な乗り物といえよう。自動車に比べれば、航空機事故は実際にはごくまれにしか起こらないにもかかわらず、起こればまず確実に命を失い、また新聞・テレビ等のメディアにより大々的に報道されるため、飛行機は危ないとの思い込みがある。船も一旦事故が起これば、乗客が海に投げ出されて溺れ死ぬ危険があり、特に大型客船の場合など、一度に大勢の命が失われることもあるため、マスメディアにセンセーショナルに採り上げられることが多い。それに対して鉄道は、運行に遅れや支障をきたすような事故の起きることは珍しくないが、死亡事故が発生することはめったにない。新幹線などの例で見て分かる通り、あれだけ高速で走っていながら、開業以来たった1件の死亡事故しか起きていないとされ、一種の安全神話が出来上がっている。また、乗り心地については、日々改良が重ねられ、その快適さは折り紙つきである。しかし、これは現代日本での話であって、第Ⅲ章で見る通り、19世紀半ばのアメリカでは、鉄道は決して安全でもなければ、また快適でもない乗り物であった。

## II

先の論文で述べたところであるが、Hawthorne が作家として活躍した19世紀半ばのアメリカは、「旅」の時代から「旅行」の時代への移行期にあった。「旅」とは“travel”という言葉に語源的に示されているように、辛く苦しいものであり、一方“tour”たる「旅行」は、産業革命や技術革新に伴う目覚ましい交通機関の発達のおかげで、安全快適かつ正確迅速なものであった。<sup>5</sup> “The Celestial Railroad” が世に出た1843年は、まさしくこの「旅行」時代のとば口にあった。

実際、“The Celestial Railroad” に描かれた、主人公が the Celestial City へと赴く道中は、前時代的な「旅」ではなく、今風の「旅行」の特徴を色濃く示している。作品冒頭、主人公で語り手でもある「私」は、the city of Destruction と the Celestial City の間をつなぐ線路が建設されたとの噂を小耳にはさみ、“It interested me much. . .” とあいなって、その鉄道に乗ってみようとの気を起こす。<sup>6</sup> 主人公をその気にさせた動機は、“Having a little time upon my hands, I resolved to gratify a liberal curiosity by making a trip thither.” (186) と語られており、要するに物珍しい話を耳にして、「興味をかき立てられ」、少々「暇な時間」があったので、「好奇心を満足させる」ため、the Celestial City まで行ってみる気になったわけである。

従来の「旅」は、止むに止まれぬ用事や仕事のため、必要に迫られて、他所の土地へと出かけて行くものであった。当然そのような「旅」には、使命感がもたらす真剣さや重苦しさ、場合によっては悲壮感や暗鬱さがつきまとう。それに対して「旅行」は、時間的余裕のある者が自らの選択に基づいて、遊びや楽しみのために出かけるものである。「暇な時間」を使って、「好奇心を満足させる」ために、the Celestial City 行きを決めた「私」は、「旅人」ならぬ「旅行者」にはかならない。従って、「旅行者」たる「私」には、「旅人」の纏うがごとき暗い影や深刻さは見当たらず、恬淡たる明るさに包まれている。

主人公は the city of Destruction で宿泊するホテルから、汽車の発車駅まで行くのに馬車を利用する。彼は馬車で乗り合わせた Mr. Smooth-it-away と、そのまま鉄道の「旅行」を共にすることになる。Smooth-it-away 氏は鉄道会社の重役であり、同時に大株主の一人でもあるが、出発地の the city of Destruction ならびに目的地の the Celestial City の法律、習慣、政治、統計などにも精通しており、もちろん蒸気機関車についても豊かな知識を持っている。また行く先々の the Interpreter's House、the Valley of the Shadow of Death にある地獄の入り口、その谷を過ぎた先にある Giant Transcendentalist の棲むほら穴、Vanity Fair、Mr. Flimsy-faith の歓楽の家、地獄への脇道となっている洞窟の入り口など、名所旧跡に停車したり、近くを通り過ぎたりするたびごとに、その名称、見所、現状と来歴等、主人公相手に事細かに解説してくれる。

従来の陸上交通機関の代表であった馬車と比べて、鉄道は人員の大量輸送を可能とした。そこで、これまで個人か、せいぜい家族単位で別々に旅に出かけていたものを、大勢の互いに見知らぬ者同士をひとまとめにして遠隔地へと送り込む団体観光旅行が誕生した。イギリスの Thomas Cook が世界初の団体観光旅行を企画・実施したのは、1841年のことであったが、この時早くも旅行団にはツアーガイドが同伴していた。<sup>7</sup> 主人公の旅行の手配をしたり、あれこれ世話を焼いたり、観光名所に案内して回っては解説を加える Smooth-it-away 氏の活躍ぶりは、当時の最先端をいくツアーガイド、今日ならばさながらツアーコンダクターを彷彿とさせる。<sup>8</sup> 旅慣れぬ人たちのために、交通機関、宿泊場所、食事などの手配を行い、見知らぬ土地での道案内や世話をして回るこのツアーガイドという存在は、まさに「旅行」時代の寵児にはかならない。とすると、ツアーガイドに連れられて、the Celestial City を目指す主人公がしているのは、古いタイプの「旅」ではなく、新時代に相応しい「旅行」である。<sup>9</sup>

the Celestial Railroad に乗っているのはもっぱら貴顕紳士で、中には判事、政治家、財産家といった人々が交っており、また女性も社交界の花ともいふべき上流婦人ばかりである。彼らが交わす会話は、宗教のことなどそっちのけで、その日のニュース、政治、ビジネス、娯楽などの話題に終始しており、大いに社交を楽しんでいる。彼らの様子は、“setting forth towards the Celestial City, as cheerfully as if the pilgrimage were merely a summer tour.” (188)と書かれており、文字通り“summer tour”の団と見なしうる。時あたかも「旅行」時代を迎えつつあるといえども、旅行の大衆化はまだしばらく先のことで、慰安や遊興のための“tour”に出かけられるのは、金と時間を持て余す一部の富裕階級やせいぜい中産階級に限られていた。この御一行様を引率しているのが、経験豊かなツアコンの Smooth-it-away 氏ということになる。

*The Pilgrim's Progress* の主人公 Christian は重い荷物を背負って、徒歩で天国を目指す。新時代の「巡礼」である“The Celestial Railroad”の主人公は、かさ張る持ち物は荷物専用車輦に預けて、身一つで客車に乗り込むことができる。そして目的地に着いたら、荷物は確実に持ち主の手元に戻ってくる。それは現代の飛行機「旅行」において、巨大なトランクに詰め込んだ荷物は、チェックインの際に手荷物カウンターで預け入れにしまい、乗客は客室で身軽にフライトを楽しめる便利さに通じるものがある。このように自分で手ずから荷物を持ち運ぶ必要があるか否かによって、それが「旅」であるか、それとも「旅行」であるかを区別する目安となりうる。

汽車の乗客たちが貨車に預けた荷物には何着もの服が詰め込まれており、彼らはそのファッションが the Celestial City の社交界で時代遅れでないことを願っている。彼らの荷物の中には、フォーマルウェアもあれば、普段着もあり、またリゾートでくつろぐためのカジュアルな服もあるのだろう。多様な種類の服を持って行き、それを行く先々での TPO に応じて使い分ける遣り方は、現代の「旅行」に通じるスタイルといえよう。荷物を自分で持ち運ぶ「旅人」は着た切り雀もやむをえまいが、旅先で日常を離れた優雅なバカンスを楽しもうとする「旅行者」にお洒落は欠かせない。<sup>10</sup>

Smooth-it-away 氏が走る列車の窓から、古びた一軒の大きな建物を指さした時、主人公は持参した“Bunyan's road-book” (191)でそれが the Interpreter's House であることを確かめる。ここで言う Bunyan の本とは、もちろん *The Pilgrim's Progress* のことであるが、それを“road-book”、つまり「旅行案内書」と呼んでいるところが意味深長である。旅行案内書の刊行は、Thomas Cook を嚆矢とする旅行代理店業と並んで、「旅行」時代の幕開けを象徴する重要な新機軸であった。1820年代から30年代にかけて、ドイツのベデガー、イギリスのマレーなど、旅行ガイドブックが次々と出版されている。the Hill Difficulty を過ぎて、蒸気機関車がスピードを上げたところで、主人公はまたもや“Consulting Mr. Bunyan's road-book” (193)して、the Valley of the Shadow of Death が近いことを確認している。このように、せっかく遠くまで観光に出かけても、ガイドブックに首っ引きで、目の前の景色や風物をろくに見ようともせず、ただ見たという事実だけに満足してしまう旅行者が、当時揶揄の対象ともされた。旅行者がガイドブックの解説を鵜呑みにして、自分の頭で考えようとしなければ、心でじかに感じようもしないのは、昔も今も変わらぬ通弊である。

汽車が the city of Vanity に着くと、一行は“effervescent pleasures”への期待に心ときめかす。というのも、“which are the grand object with too many visitants” (198)とあるように、「わくわくするような喜び」こそが、彼らがわざわざ遠出してきた目的だからである。このことから彼らが「旅」ではなく、「旅行」をしていることが分かる。「旅」の場合、その目的は避けられぬ用事であったり、大事な仕事だったりするが、「旅行」の目的は娯楽や慰安など、要するに楽しむことにある。

“effervescent pleasures”の方にはあまり興味がない「私」は、Vanity Fair の興味深い仕組みについて、



旅行ガイドの Smooth-it-away 氏に詳しく説明してもらう。その様子は、“All these, and other wonderful improvements in ethics, religion, and literature, being made plain to my comprehension by the ingenious Mr. Smooth-it-away, inspired me with a vast admiration of Vanity Fair.”(199) と書かれている。込み入った難しい話も、Smooth-it-away 氏のおかげで、「私」にもよく理解できたわけである。確かにツアーガイドが同伴してくれる旅行は便利といえば便利だが、ツアー参加者が自らの足で歩き回って、苦勞して知識や見聞を広め、その内容を自分の頭で吟味、咀嚼するという努力と機会を奪ってしまいかねない。案内者は複雑に絡み合った現実を、簡潔に分かり易くまとめて話してくれるので、それを聞く者はすっかり分かったような気になってしまう。「私」は Smooth-it-away 氏の手際のよい話しぶりに感嘆しきりであるが、その解説はあくまで案内者の示した一つの見方にすぎない。ここにあまりにガイドツアーが簡単便利であるがゆえに、その簡便さに慣れ切ってしまうことの弊害が現れている。

主人公は最終目的地の the Celestial City に向かう途中、Vanity Fair を含めて、ところどころで途中下車して、観光や名所見物を楽しんでいるが、これも「旅行」ならではの利点といえよう。もしもこれが何か明確な目的の定まっている「旅」ならば、まず最初にその目的を果たすのが急務であり、途中あちこち立ち寄って、観光して回るなどということはできない。一方、精神的・時間的余裕があるせいで、気の向くままに旅程の変更が利くのが、「旅行」の特徴である。「旅行」の醍醐味は、予め決めておいた目的地で観光やレジャーにいそしむことと同時に、そこに至るまでのプロセスを楽しむことにある。「旅行」においては、「旅行」する行為自体が目的ともなっている。だが「旅」においては、ある地点から別の地点に移動する行為は、仕事など他の目的を果たすために手段でしかなく、よって「旅」などせずに済めば、これにこしたことはない。昨今の「旅行」では、しばしば飛行機が使われるため、一直線に目的地に着いてしまい、旅程を楽しむ機会が失われようとしているが、この小説ではまだそこまで「旅行」が味気ないものとはなっていない。

だが現代に通じる「旅行」の墮落の兆候は既に現れている。例えば、主人公は前々から the Interpreter's House を訪ねてみたいと思っていながら、近くに鉄道駅が存在しないため、素通りせざるをえない。そもそも主人公が本当に自らの意思で旅程を決めているかという点でも疑問が残る。というのも、彼は「旅行」の途中、何を見るべきであり、何は見るだけの価値がないと、いちいち Mr. Smooth-it-away から指示を受けて、それを鵜呑みにしている。主人公が the Palace Beautiful を訪れ、Miss. Prudence、Miss. Piety、Miss. Charity たちへの紹介の榮に浴したいとの希望を表明すると、Smooth-it-away 氏は彼女たちは今では醜い老婆となっており、会うだけの価値はないと告げられて、易々と説得されてしまう。一方、the Valley of the Shadow of Death にある地獄の入り口では、汽車はわざわざ停車して、主人公が旧知の Mr. Take-it-easy と会話を交わし、そこで暮らしもそれほど悪くないと知らされるだけの時間的余裕を与えられる。the city of Vanity では、主人公は市を見て回る時間をたっぷり与えられ、あわよくばそのままこの地に逗留させようとする Smooth-it-away 氏の企みに危うくはまりそうになる。主人公が the city of Vanity を立ち去る決心をすると、Mr. Smooth-it-away はその意思を翻させようと説得に努めるが、それが叶わぬとなると、旅行ガイドの職務に忠実に、主人公に同行して列車に乗り込む。the Celestial City の手前にある “the pleasant land of Beulah” (安息の地) への境界線を越えると、まるで乗客に神の恩寵溢れる周囲の美しい景色を見せまいとするかのように、汽車は “dashed onward like a hurricane” (204) する。このように主人公は自分の思いのままに「旅行」しているつもりでいて、実は Smooth-it-away 氏に鼻面を引き回されているのである。ここにツアーコンダクターの差配するお仕着せの「旅行」の弊害が見て取れる。

いよいよ汽車が終着駅に到着すると、Mr. Smooth-it-away はこれまでかように甲斐甲斐しく主人公の世話を焼いてきたにもかかわらず、主人公が列車から降りて蒸気船に乗り込むと、自分は同船しようとはせ

ず、あっさり別れの言葉を告げる。だがこれはツアーコンダクターとしては当然の態度である。なぜならパッケージ・ツアーという言葉が図らずも示唆しているように、旅行者は「パッケージ」、すなわち「小包」、「包装された商品」なのであって、ツアーガイドは自分に託された商品を、確実かつ速やかに目的地まで送り届けることを役目とする。商品を届け終った時点で、彼の仕事も終わりとなる。そこには「旅」の情けや惜別の念などといったたぐいの、湿っぽい義理や人情が入り込む余地はなく、消費社会・商品化社会にあっては万事が極めてビジネスライクに割り切られている。

### III

前章に見た通り、“The Celestial Railroad”で描かれているのは、「旅」ではなくて、「旅行」であることが了解された。「旅」とは古来、辛く厳しいものであったが、近代の申し子である「旅行」は安全快適であるとされた。なぜなら必要に迫られて、嫌でも行かねばならない「旅」は、危難や苦勞も覚悟の上であるが、遊びや楽しみのために出かける「旅行」は、それが苦しく危険なものであったなら、そもそもの趣旨に反することになり、これでは一体何のために金と時間を使って「旅行」に出かけるのか、意味がなくなってしまう。

ところが現実には、Hawthorne の時代の「旅行」はとうてい安全快適といえる代物ではなかった。アメリカで初めて建設された旅客用の鉄道はボルティモア・アンド・オハイオ鉄道で、それは1830年7月のことであった。この路線は当初、鉄道馬車が使われていたが、明くる1831年から蒸気機関車が導入される。1832年以降、アメリカ東部をはじめとして、大西洋岸中部、南部諸州でも蒸気機関車による営業運転が開始される。更に1830年代後半から40年代へと路線距離を急速に伸ばしていき、鉄道はアメリカ人にとって馴染みの乗り物となっていく。

だがアメリカの鉄道事業は順風満帆とはいかず、開業早々、事故に見舞われることになる。蒸気機関車が走り始めて約半年しか経たない1831年6月、ボイラーの爆発事故のため火夫が命を失っており、これがアメリカ鉄道史上初の死亡事故とされる。これを皮切りに、鉄道事故がたびたび発生することになる。有名なところでは、1833年11月、ニュージャージー州で走行中の機関車の車軸が折れ、列車が脱線転覆する事故が起きている。たまたまこの汽車に乗り合わせた実業家 Cornelius Vanderbilt と前大統領の John Quincy Adams は、車外に放り出され、大怪我を負っている。後に鉄道王として名を馳せる Vanderbilt が鉄道事故に遭うとは、何とも皮肉な巡り合わせである。この時、死亡者も発生しており、乗務員ではなく乗客が亡くなったアメリカ史上初の鉄道事故とされる。

1830年代から40年代にかけての20年間、アメリカの鉄道は線路網の伸長に足取りを合わせるかのようになり、事故件数を増加させていく。だが加山昭によれば、この時期、せいぜい2～3名の旅客が犠牲となって亡くなる事故がまれに発生する程度で、事故1件あたりの死亡者数は、1853年以降に比べると、はるかに少ないとのことである。その最大の理由は、汽車の運行速度が遅いため、衝突事故や脱線事故が起きても、多数の死者が出るほどの大惨事には至らなかったことにある。また1路線あたりの走行距離が短いため、運行列車の本数が少なく、車輛1台の輸送力も小さかったことも、事故が小規模に抑えられた理由であった。この時期の事故は典型的パターンとして、正面衝突、車軸折れ、ブレーキ故障、脱線、ボイラー爆発の五つに分類される。<sup>11</sup>

加山の論じるところでは、1853年を境として、アメリカでは鉄道による大規模な死亡事故が続発することになる。1853年1年間だけでも、183件もの大事故があり、234名の命が失われた。事故による死傷者数はその後、年々増加し続け、1890年には6335名の死者、3万5362名の怪我人を出しており、この傾向は20

世紀初頭まで約半世紀にわたり続くことになる。その主たる原因は、鉄道建設ブームに乗って、ひたすら路線の拡張に励む鉄道会社の姿勢にあった。鉄道会社は自社の利益と効率性を優先する一方、乗客の安全を著しく軽視した。1850年代以降になって、列車のスピードアップ、輸送量の増大、重量の増加などが進行したにもかかわらず、工期を短縮し、工費を安く上げようとして、杜撰な建設工事が行われたため、列車の性能に線路設備が追いつけなかった。また列車自体も安価ゆえに軽くて華奢な構造の車輛が使われた。ハードウェア面の欠陥に加えて、ソフトウェア面での不備、すなわち人為的ミスが事故件数を押し上げた。具体的には、鉄道従業員の運行規則の無視、気のゆるみによる怠慢、教育・訓練不足による知識・能力の欠如、保守点検作業の不徹底などが挙げられよう。これは従業員個人の責任であると同時に、彼らを指導・監督する義務を負う鉄道会社にも大いに責任があった。<sup>12</sup>

1853年から始まる鉄道事故ラッシュの幕開けを告げたのが、年明け早々の1月6日に起こったボストン・アンド・メイン鉄道の脱線事故である。この事故はHawthorneとも少なからぬ因縁がある。というのも、この列車にはHawthorneの大学時代からの親友であるFranklin Pierceとその家族が乗り合わせていたからである。Pierceは前年11月に第14代アメリカ合衆国大統領に当選を果たし、就任式を間近に控えていた。列車はボストンを出はすれたところで車軸が折れ、家族の乗る客車は築堤から転落した。Pierce夫妻はほぼ無傷だったが、11歳になる一人息子のBenjaminが即死を遂げる。その約6ヵ月後、選挙キャンペーン用の伝記を執筆するなど、大統領当選に力を貸したHawthorneは、Pierceによりリバプールの領事職に任命され、ボストンの港からイギリスへと旅立っている。

鉄道事故多発時代が始まったちょうどその同じ年の12月、Hawthorneの知友、Herman Melvilleは短編小説“Cock-A-Doodle-Do!”を発表し、その作品冒頭でいきなり機関車および蒸気船に対する猛烈な呪詛の言葉を放っている：“many dreadful casualties, by locomotive and steamer, had likewise knocked hundreds of high-spirited travellers on the head...”<sup>13</sup> 鉄道と蒸気船の事故による死者が数百名とは、Melvilleお得意の過剰なレトリックと思われるかもしれないが、鉄道だけで1853年の1年間に234名もの命が奪われていることを考えれば、決して誇張ではない。更にMelvilleの筆は鉄道事故の具体的な描写にまで及ぶ。

And that crash on the railroad just over yon mountains there, where two infatuate trains ran pell-mell into each other, and climbed and clawed each other's backs; and one locomotive was found fairly shelled, like a chick, inside of a passenger car in the antagonist train; and near a score of noble hearts, a bride and her groom, and an innocent little infant, were all disembarked into the grim hulk of Charon...<sup>14</sup>

どうやらこれは当時の典型的な事故原因の一つである列車同士の衝突らしい。そしてMelvilleは蒸気機関車のことを、“the chartered murderer”、“the death monopoliser”、“hangman”、“that iron fiend”などと呼んで、徹底的に忌み嫌っている。<sup>15</sup>

Hawthorneが“The Celestial Railroad”を著した1843年は、まだ多数の死傷者を伴う大規模な列車事故が頻発した時期ではなかったかもしれない。しかし鉄道事故は必ずしも珍しいことではなかったし、また機関車に顧客を奪われることに危機感を覚えた駅馬車業者や運河の経営者たちが大々的な反鉄道キャンペーンを繰り広げた結果、一般市民の間に汽車は危険な乗り物であるとの認識が広まった。鉄道が実際に危険であるか否かが問題なのではなく、人々がどう感じているかが問題なのである。

これで当時の鉄道が安全とは言い難かった、少なくとも世間一般に安全とはイメージされていなかったことは判ったが、では快適さという点ではどうであろうか。小池滋は1893年に開催されたシカゴ万博の頃

から、プルマンカーが本格導入されるなど設備が充実し、現代のような快適平和な汽車旅行が始まったと述べている。<sup>16</sup> これは逆の見方をすれば、それ以前の汽車旅行は不快で危険であったということになる。

ではどのように不快であったかという点、Cronkhite の説明によれば、客車は現代のそれと比べて、“uncomfortably narrower”であり、天井も極端に低い上に、大勢の客が詰め込まれる。窓は小さくて数が少なく、そのため光はほとんど車内に差し込まない。おまけに多くの場合、窓は固定式で開かないため、通風も悪い。禁煙車など望むべくもなく、車内には煙草、アルコール、食べ物などの臭いが立ち籠める。そこで新鮮な空気を求めて、屋根の通気口を開け、車輛両端のドアを開放すると、汽車の煙や煤、燃え殻が飛び込んできて、乗客を苦しめる。乗り心地はというと、“In the early forties, only the newest cars were suspended on springs to ease the jolting, or had leather upholstery on the wooden, bench-type seats.”とのことで、要するに最新の車輛を除けば、乗客は揺れを和らげるスプリングも椅子の詰め物もない木製ベンチ式の座席に座らされた。<sup>17</sup> リクライニングシートでゆったり寛ぐどころか、「座席の背もたれは低く、頭や背を支える役には立たない」有様であった。<sup>18</sup> 寒さに対しては、客車に暖房用ストーブが備え付けられている場合もあったが、暑さに対処するための冷房装置などありはしなかった。

寝台設備に関しては、早くも1838年に寝台車が運行を開始しているが、二段、三段式の寝棚は大柄なアメリカ人には狭くて寝心地が悪かったらしく、その他、営業上の理由等もあって早々に廃れてしまう。しかし、その程度の寝台車であればまだよい方で、一般車輛では乗客は夜になると車掌から木の板を受け取り、それを座席の間に渡して、ベッドとしたらしい。寝台車が広く活躍するのは、先述のプルマンカーの登場を待たねばならない。

#### IV

Hawthorne が “The Celestial Railroad” で鉄道をどのように描いているかの検討に入る前に、それ以外の作品で蒸気機関車に対し、いかなる見方をしているか瞥見してみよう。Hawthorne は鉄道開業以来、好んで汽車で旅行をしたが、意外なことに鉄道が登場する作品は数えるほどしか見当たらない。その中で最もよく知られているのは、1852年に刊行された *The House of the Seven Gables* の “The Flight of Two Owls” において、Clifford と Hepzibah の兄妹が Pyncheon 屋敷から逃げ出して、汽車に乗る場面であろう。この時、Clifford は Pyncheon 判事のことを、Bunyan の *The Pilgrim's Progress* に登場する Giant Despair に喩え、判事から逃げる自分と Hepzibah のことを、Christian と Hopeful になぞらえている。<sup>19</sup> 二人の出立は、“a pilgrimage . . . to the world's end” (253) と呼ばれ、Clifford によれば、鉄道は “annihilate the toil and dust of pilgrimage” (260) してくれるありがたい乗り物である。また Clifford は Pyncheon 判事が亡くなったことを、“The weight is gone. . . .” (250) との比喩を用いて、自分の背中から「重荷」が取り除かれたとしている。この「重荷」から解放され、蒸気機関車に乗って、「世界の果て」へと「巡礼」に出かける Clifford の姿は、重い荷物を専用貨車に預け入れて、汽車で the Celestial City へと巡礼の「旅行」をする “The Celestial Railroad” の「私」と相通じるものがある。Christian を自称する Clifford は、現代の Christian たる「私」が乗ったのと同じ列車に乗っているとでも言えようか。

Clifford とその妹 Hepzibah の道行は、汽車に乗るのが初めてなばかりか、戸外を出歩いたことさえめったにない二人にとって、さぞや恐ろしい体験かと思いきや、彼らはほとんど恐怖を感じていない。汽車の特徴として、その凄まじいスピードのことが作中に述べられているが、スピード感が引き起こす恐怖についてはまったく言及がなく、また汽車の高速走行に伴う危険についての記述も見当たらない。この小説では蒸気機関車は、Melville の “Cock-A-Doodle-Do!” とは異なり、危険なものとも、嫌悪すべきものとも捉



えられておらず、逆に社会から疎外され荒んだ魂を巻き込んで滔々と流れ、孤独の苦しみから救い出してくれる “the great current of human life” (256) の象徴として肯定的に描かれている。<sup>20</sup>

*The House of the Seven Gables* で蒸気機関車に関して、唯一否定的に捉えられているのは、列車が走行の際に発する轟音や、車内の乗客の立てる騒音、けたたましい汽笛など、音にまつわる側面だけである。鉄道の素晴らしさに称賛を惜しまない Clifford でさえも、汽笛が音楽的なものになり、列車の轟く音やきしむ音を取り除かれさえすれば、汽車は歴史が人類に与えてくれた最大の贈り物となるとの保留条件をつけている。この小説を読む限り、騒音の点で汽車は快適とは言いかねるが、安全性の点では特に問題とされていない。

蒸気機関車について言及のある、もう一つの注目すべき Hawthorne 作品は、“The Celestial Railroad” と同じ1843年に雑誌に発表された“The Old Apple-Dealer”である。このエッセイでは、駅の待合室でリングその他の品物を売る老人の姿が、ある種の慈しみを込めて描写されている。貧しく孤独な老人が売り台の前に座っていると、列車が勢いよく停車場に入ってきて、活気に満ちた乗客たちをプラットフォームに吐き出す。だが老人は関心ありげな気振りも見せず、ただ黙々と働いている。汽車の動がこの老人の静と対照されて、近代化への道を邁進する社会のダイナミズムが際立たされている。*The House of the Seven Gables* 同様、ここでも汽車は “the world’s exulting progress” の象徴として、肯定的見方がなされている。<sup>21</sup>

この作品でも鉄道の特性として、まるで “a meteoric progress” (445) のように、川を渡り、森を抜け、山を越えて、町から町へと突っ走る蒸気機関車のスピードが強調されている。だが汽車に乗ったことなど一度もないリング売りの老人からすれば、そのスピード感実感されず、従って恐怖を感じることもない。ただ老人に感じられるのは、汽車の “The shriek of the engine” や耳を聳せんばかりの “reverberating roar” (445) ばかりである。蒸気機関車は作中で、“the steam-fiend” (445) などと呼ばれているが、決して恐ろしい危険な存在とは見なされておらず、ただ騒音の喧しさが不快を催すに過ぎない。

## V

以上の考察により、Hawthorne の他作品においては、蒸気機関車が危険とも見なされていないければ、また騒音の点を除いては、不快とも観じられていないことが判った。それでは肝心の “The Celestial Railroad” では汽車はいかなる描かれ方をされているのであろうか。文学批評家たちの間では、汽車による「旅行」は、*The Pilgrim’s Progress* で描かれた Christian の徒歩による巡礼と比べて、はるかに安全快適であるとして、意見がほぼ一致している。例えば、Helena Znojemska は、鉄道は線路上を走るがゆえに道に迷う心配がなく、“diminishes dangers” してくれると述べている。<sup>22</sup> Waggoner に言わせれば、応用科学のおかげで万事が “easier and quicker” となり、“Nowadays the pilgrim rides on a railroad instead of journeying laboriously and perilously on foot.” とされる。<sup>23</sup> 鉄道を利用した「私」の the Celestial City 行きは、Male によれば、“a quick and painless trip” であり、Mark Van Doren によれば、“a comfortable train trip made with no difficulty at all” ということになる。<sup>24</sup> その他、同様の趣旨の発言は枚挙に暇がない。<sup>25</sup>

しかし、これら批評家たちの論じるところは、作品に実際に描かれているところと本当に一致しているのであろうか。そこで物語に即して具体的に検討を加えていくことにしたい。この小説で最初に主人公が利用する乗り物は、鉄道ではなく馬車である。Hawthorne が作家として活躍した時代、一般の人々が利用した主たる公共交通機関は、馬車と船と鉄道であった。この作品ではその三種類すべての交通機関が登

場し、主人公はそれらを乗り継いで、the Celestial City へと向かうことになる。

鉄道が発明される以前は、馬車が陸上交通の花形であった。ところがアメリカで初の旅客鉄道が1830年に建設され、その路線が急速に延伸されるにつれて、馬車は陸上交通の主役の座を蒸気機関車に奪われていく。しかし、汽車の発達により馬車が大きなダメージを受けたのは事実だが、そのダメージは相対的なものであり、馬車が町からすっかり姿を消したわけではない。それどころか、鉄道旅行者が増えたおかげで、逆に馬車利用者の数が伸びる傾向さえ示している。というのも、「長距離を馬車で旅する人は非常に減ったが、鉄道の駅にくるのに、また鉄道の駅から目的地に行くのにといった比較的短距離の移動に馬車を利用する人の数はかえって増えた。ようするに長距離は鉄道や蒸気船で移動し、短距離は馬車で移動するという分業体制が成立したのである。」<sup>26</sup>

“The Celestial Railroad”の語り手も汽車に乗るまでのつなぎとして、宿泊先のホテルから停車場まで馬車を使っている。馬車は途中、the Slough of Despond に架かる橋を渡る。この沼の中には聖書の注釈書、道德書、フランスの哲学書、プラトンや孔子の著作などが投げ込まれ、橋の土台を固めている。にもかかわらず、馬車が橋にさしかかると、“the bridge vibrated and heaved up and down, in a very formidable manner...” (187)する。そこで主人公は、“I should be loth to cross it in a crowded omnibus; especially if each passenger were encumbered with as heavy luggage as that gentleman and myself.” (187)との思いを抱く。このエピソードは、どれほど様々な哲学や宗教の新思想を注ぎ込もうとも、原罪や過去の罪業といった「重い荷物」を背負った人間たる身が、「落胆の沼」に沈むことなく向こう岸までたどり着くことが、いかに困難であるかを示しているものと解釈される。だが、もっと即物的な見方をすると、重い荷物を載せた馬車が、華奢な造りの橋を渡る際の現実的な危険を述べていると読めなくもない。“we got over without accident.” (187)と書かれているが、これはつまり“accident”が起こる危険性がなかったわけではないということを示唆している。このように主人公の「旅行」は汽車に乗る前から、早くも危険と不安に満ちている。<sup>27</sup>

さて駅に到着した主人公が車両に乗り込むと、汽車はいよいよ出発する。その様子は、乗客は“all comfortably seated”し、機関車は“rattled away merrily” (191)したと描写されている。「快適」で「愉快」とあれば、これはいかにも「旅行」に相応しい風情であり、出だしはなかなか快調である。しかし旅行はまだ始まったばかりであり、この先、何が待ち受けているのか、文字通り神のみぞ知るといったところであらうか。

汽車がしばらく進むと、the Interpreter's House が見えてくる。だが、その住人が鉄道がそばを通ることに強硬に反対したため、線路がそこを避ける形で敷設され、近くに停車場も設けられなかった。そのため以前は巡礼者がよく訪れた有名な宿だったものが、今ではすっかり寂れてしまい、たまに徒歩の旅人が立ち寄る程度である。これは現実の鉄道建設にまつわる典型的な悲喜劇であり、日本でもまことしやかに流布された鉄道忌避伝説を想起させる。<sup>28</sup> 地元住民が鉄道建設に反対した事例が実際にどれほどあったかは別にして、町に汽車が停まるか否かは、その地域の消長を決する一大事であった。

続いて機関車は the Hill Difficulty を貫くトンネルを通り抜ける。それは壮大なアーチと広々とした複線の線路を備えたトンネルで、建設者の技量と雄図の永遠なる記念碑となるであろうと、主人公は口を極めて褒め称えている。ただし、この称賛の言葉には意地悪く、“unless the earth and rocks should chance to crumble down...” (192)との条件が留保されていて、土や岩が砕け落ちてくる危険性があることが仄めかされている。

やがて機関車はスピードを上げて、凄まじい勢いで the Valley of the Shadow of Death へと突入する。その時の主人公の気持ちは、“I expected nothing better than to find myself in the ditch on one side, or the

quag on the other.” (193)と語られている。原作の *The Pilgrim's Progress* には the Valley of the Shadow of Death の様子が、“there was on the right hand a very deep Ditch. . . . [O]n the left hand there was a very dangerous Quagg . . . .” (50)と述べられており、Hawthorne 作品でのシチュエーションは Bunyan の記述に従ったまでのことともいえる。しかし当時の蒸気機関車がしばしば猛スピードで飛ばした挙句、脱線転覆事故を起こしている事実を鑑みれば、主人公の恐れは現実のものでもある。事実、作中にも、“Had the engine run off the track—a catastrophe, it is whispered, by no means unprecedented—the bottomless pit . . . would undoubtedly have received us.” (194)とある通り、機関車の脱線は「決して先例がないではない災害」であると、世間で広く「噂されている」ほどである。「私」は恐怖のあまり、そのことを考えるだけで、“made my heart quake” (194)してしまう。Smooth-it-away 氏は「私」に向かって、“in its present state of improvement, I might consider myself as safe as on any rail-road in Christendom.” (193)との慰めの言葉をかける。だがこれでは全然慰めになっていない。なぜなら、ここで言う“Christendom”とは全世界に等しいことから、この鉄道は世界で最も安全という意味になるうが、そもそも鉄道という存在そのものが危険であるとするなら、「私」の乗る鉄道が世界一安全だと言われても、何ら安全の保証にはならない。Smooth-it-away 氏が保証しているのは、他の鉄道と比較した相対的安全性であり、絶対的安全性ではない。その証拠に、汽車が谷に突入すると、主人公は “palpitations of the heart” (193)をどうにも抑えることができない。

間もなく列車は地獄の入り口とされる洞穴の前に停車する。ここには鉄道用の鉄を製造するための鍛冶工場や、機関車に石炭を供給する鉱山が設けられており、大勢の労働者が働いている。彼らは等しなみ、醜い姿をし、顔は煙で黒く汚れ、脚は歪み、そして息を切らせるほどに激しい労働に従事している。ところが当の労働者たちは、Take-it-easy 氏の受け答えに見て取れる通り、自分の置かれた劣悪な労働環境を認識していない。それどころか、ここでの暮らしにすっかり満足しており、それゆえに彼らの境遇の悲惨さはいや増す。一方乗客は乗客で、自分の乗っている鉄道が走るのは当然のことと考えており、一台の機関車を動かすために、その陰でどれほど苛酷な労働搾取が行われているのか、意識することはない。このエピソードには、汽車で旅行する人々が常日頃気づくことなく見過ごしている、鉄道にまつわるもう一つの負の側面が示されている。

the Valley of the Shadow of Death を抜けると、列車は the city of Vanity に到着する。そこで開かれる Vanity Fair は *The Pilgrim's Progress* の Christian が訪れた時にもまして、殷賑を極めていた。その繁栄の理由は、“as the new rail-road brings with it great trade and a constant influx of strangers, the lord of Vanity Fair is its chief patron, and the capitalists of the city are among the largest stockholders.” (197)と説明されている。つまり町の有力者たちが鉄道の将来性をいち早く見越して、建設推進派に回ったおかげで、町に停車場が設けられ、その結果、大量の人と物が流れ込んで、地域活性化に成功したというわけである。これは、the Interpreter's House の主が線路建設を認めなかったために、地域がすっかり廃れてしまったケースと裏返しの関係になっている。

Vanity Fair で徒歩の巡礼者に会った「私」は、彼らの説得を受けて、the Celestial City への道を再びたどる決心をする。だが、“of course, I was not simple enough to give up my original plan of gliding along easily and commodiously by rail-road.” (202)とのことで、「気楽にゆったり」と「旅行」する気には変わりはない。主人公の鉄道「旅行」に対する考え方は、“glide”という言葉遣いにも如実に表れている。

ところが Vanity Fair を後にした機関車は、the Delectable Mountains の峡谷を通り抜ける際、“glide”するどころか、“a terrible jolt” (203-204)に見舞われる。それは、“One of these ancient tomb-stones had been thrust across the track, by some malicious person. . . .” (203)のせいである。ここで言及されている “tomb-

stones”とは、*The Pilgrim's Progress* で羊飼いたちに Mount Caution の頂上に案内された Christian が、遠く眼下に盲人たちがその間を躓き歩くさまを目にした墓石のことである。この盲人たちは元は巡礼であったが、本来進むべき道がでこぼこで歩きにくかったため、正道から逸れてしまい、Giant Despair に捕らわれて、その居城 Doubting-Castle の土牢に幽閉された挙句、目を抉り取られてしまった。従って、Hawthorne の小説中の列車も、the Celestial City に至る正しい道から外れているため、墓石に躓いたということになろう。しかし、このエピソードを額面通りに読むと、悪戯により線路上に置かれた物のせいで、列車の脱線転覆事故が起きるのは、古今東西、鉄道に付き物の危険であることを思えば、ここでも鉄道の安全性に対する疑問が呈されているとの解釈が成り立つ。<sup>29</sup>

さて列車は終点へと近づき、Beulah の地を猛スピードで突っ切って行く。この場面で、“Throughout our journey, at every stopping-place, Apollyon had exercised his ingenuity in screwing the most abominable sounds out of the whistle of the steam-engine...” (204) と述べられているが、事実、この作品には蒸気機関車の立てる凄まじい騒音に対する言及が散見される。例えば、the Valley of the Shadow of Death を “at lightning-speed” で駆け抜ける時、“a reverberating thunder filled the Valley with its echoes.” し、地獄の入り口の停車場に到着すると、“there came a tremendous shriek, careering along the Valley as if a thousand devils had burst their lungs to utter it...” (194) といった有様である。Vanity Fair に着いた時にも、“the train thundered into the ancient city of Vanity...” (197) しており、Mr. Flimsy-faith の館の近くに停車する際には、“the usual tremendous shriek” (203) を伴っている。これら騒音の総仕上げをするかのように、Beulah の地を駆け抜ける汽車は、“one last and horrible scream, in which there seemed to be distinguishable every kind of wailing and woe, and bitter fierceness of wrath, all mixed up with the wild laughter of a devil or a madman.” を発する。その咆哮の凄まじさたるや、“in this closing effort, he[Apollyon] outdid himself, and created an infernal uproar, which, besides disturbing the peaceful inhabitants of Beulah, must have sent its discord even through the Celestial gates.” (204) と描写されている。

Hawthorne はこの小説の中で、窮屈な車内、不足がちな採光や通風、煩わしい煙や煤、座り心地の悪い座席、車内の暑さ寒さなど、当時の蒸気機関車に付き物の不快さについては、一言の不平も漏らしていない。ところが唯一、蒸気機関車の騒音についてのみ、これほど繰り返し言及がなされているところを見ると、よほど Hawthorne の気に障ったに違いない。第四章でも見た通り、彼は *The House of the Seven Gables* と “The Old Apple-Dealer” でも汽車の騒音については文句を言っており、それ以外の不快さは許容できても、喧しさだけは我慢ならなかったのであろう。機関車の発する “discord” と対照されて、川の対岸の the Celestial City の方角から、天使の奏でるがごとく、高音も低音も甘やかなる “unison” となって溶け合った “glad harmony” (205) が耳に心地よく響いてくる。

この美しい調べは、the Celestial City の岸辺に泳ぎ着いた徒歩の巡礼者を迎えるための音楽である。たしか評論家諸氏によれば、汽車による「旅行」の利点は、安全快適であると同時に、“quick” あるいは “quicker” である点に存するはずではなかったのか。ところが徒歩の巡礼たちは不思議なことに、汽車の旅行者たちよりも早く the Celestial City に到着してしまったのである。鉄道の安全快適さに疑問符がつかなく、速さの点でも負けてしまっは、汽車としても立つ瀬がない。

なぜ主人公は巡礼たちより the Celestial City 到着が遅れてしまったのであろうか。もちろんアレゴリーとしての観点から考えれば、今流行りの安易でインスタントな信仰より、昔ながらの地道で堅実な信仰の方が、結局は確実かつ迅速に神の国に至るということであろう。「急がば回れ」、英語で言えば、“The farthest way about is the nearest way home” ということか。あるいは常識的な観点からすれば、まるで兎と亀の昔話のように、主人公があちこち寄り道している間に、巡礼の方が先に進んでしまったということ



になろう。そこから引き出される教訓は、“Slow and steady wins the race” といったところか。

しかしながら、アレゴリーや通俗的道德に目を曇らされることなく、当時の鉄道の実態を踏まえたリアルな観点から眺めてみると、汽車は必ずしも早くないという現実が見えてくる。物理的には機関車の方が人間の歩くより速いに決まっている。先述のボルティモア・アンド・オハイオ鉄道が、旅客用に蒸気機関車をアメリカで初めて採用しようとした際、それに先立って実用機を選定するためのコンテストが、1831年に開催された。その時、一等賞を獲得したヨーク号は、平均時速24キロ、直線区間では時速48キロを記録している。<sup>30</sup> 当時の馬車のスピードが速くて時速16キロとのことであるから、それと比べても機関車がかなり速いことが分かる。<sup>31</sup>

ところがいくら物理的スピードが「速く」ても、必ずしも目的地に「早く」着けるとはかぎらない。蒸気機関車は出発までの準備に長時間を要したり、運行スケジュールが不精確であったり、列車同士、あるいは他の交通機関との乗り継ぎの接続が悪かったり、途中駅で対向列車を待ち合わせるための停車時間が長かったりと、実際に走行している以外の時間がかかってしまう。また、たとえ大事故ではなくとも、細々とした故障が頻発しており、そのため汽車の運行は自ずと遅れる。

それに加えて、鉄道黎明期のアメリカは線路の建設に際して、他国とは異なる特殊な事情を抱えていた。鉄道発祥の国イギリスでは、その堅実なるお国柄を反映してか、鉄道建設にあたっては、性能と品質を重視し、線路にせよ橋梁にせよ頑丈なものを造った。またアメリカに比べればはるかに狭い国土にもかかわらず、安全性を考慮して、線路のカーブや坂道の勾配は可能な限り緩やかにされた。ところがアメリカでは、投機家的性格を持つ鉄道会社が、極力安いコストであげるため、築堤や切り通し、トンネルなど金のかかる工事はできるだけ避けられた。そこで「現状の地形に合わせて線路を敷いていったため、急カーブや起伏の激しい急こう配が必然的に多くなった。」<sup>32</sup> この安普請の工事がイギリスに比してアメリカで鉄道事故を多発させた原因の一つでもあったが、同時に線路が発駅と着駅の間で直線的ではなく、遠回りとなっているため、たとえ機関車そのもののスピードが「速く」とも、「早く」は目的地に着けないわけである。もちろん実際には人間が直線距離を歩くより、いかに遠回りしようと、機関車の方が早く着けようが、“The Celestial Railroad” はそのようなアメリカの鉄道事情を、いささかの誇張をもって描いたものと読むことが可能である。

さて主人公は終点で列車から降りると、川向こうの the Celestial City に渡るため、蒸気船に乗り換える。蒸気船のことを、“the last improvement on this important route” (205)と呼んでいるように、馬車と汽車と合せて、これで当時の主要公共交通機関の三種すべてに乗ったことになる。船を下りた後は、再び馬車が市門まで運び上げてくれる予定となっており、つまり、「鉄道の駅にくるのに、また鉄道の駅から目的地に行くのにといった比較的短距離を移動するのに馬車を利用」していることになる。<sup>33</sup> Cronkhiteによると、終点の駅で列車を降りてから、ほんの短い距離、川をフェリーで渡って、市内に入るという経路は、Hawthorne も利用したことのある the Eastern Railroad をモデルとしているとされる。the Eastern Railroad はセイラムとボストンの間を結んで、1838年に開業した。同線は直接ボストンの町に乗り入れておらず、乗客はボストン対岸の駅で降車した後、チャールズ川とミスティック川の河口に位置する港湾をフェリーで横断しなくてはならない。更には、the Eastern Railroad は沼地に盛り土された築堤上に線路が敷設されている点においても、the Celestial Railroad のモデルとなっているとのことである。<sup>34</sup> もしもこれら Cronkhite の指摘が当を得たものであるとするなら、“The Celestial Railroad” という小説は、その空想的アレゴリーという装いの下に、当時の鉄道にまつわるアメリカの現実の姿が、確固たる基盤として据えられていたことになる。

主人公を含めて、旅行者たちは蒸気船に乗り換えるが、ガイド役の Smooth-it-away 氏は乗船しようと

しない。不吉な予感を覚えた船客の中には、恐怖のあまり“tearing their hair, and exclaiming that the boat would explode or sink”(205)する者もいる。主人公も埠頭を離れ始めた船から岸壁に飛び下りようとするが、その時、船の外輪が跳ねかける水しぶきを浴びて、夢から目覚め、ほっと安堵のため息をつく。蒸気船は作中で実際に爆発・沈没事故を起こしているわけではなく、主人公が船を降りようとしたのも、海難事故を恐れてのことではない。単に一部の乗客がそう叫んでいるに過ぎないが、そのような恐怖心を起こさせるだけの現実が、当時のアメリカにあったのもまた事実である。蒸気機関車よりも一足先に発明・実用化されていた蒸気船は、その分だけ早く大型化やスピードアップが進み、それに伴って技術上の様々な試練に曝され、事故の多発に悩まされていた。<sup>35</sup> 蒸気船のはらむ危険性についての潜在意識があったからこそ、主人公もここで、“Death be drowned in his own river.…”(206)などという、「死神」と「川での溺死」という妙なイメージを取り合わせた表現を用いたのであろう。Melville が“Cock-A-Doodle-Do!”において、機関車と並んで蒸気船を、現代機械文明の引き起こす大量虐殺の元凶として告発していることは、先に見た通りである。

## VI

第 I 章で述べた通り、“The Celestial Railroad” が超絶主義やユニテリアニズムを念頭に置いて、安易な楽天主義や宗教的救いに対する諷刺を意図して書かれたことは動かしえまい。この諷刺が然るべき威力を発揮するためには、巡礼者が利用する交通機関、とりわけその中心となる蒸気機関車が安全かつ快適な乗り物でなくてはならない。ところがこれまでの考察により明らかになった通り、当時の機関車は必ずしも安全快適とは言い難かった。実際に鉄道事故に遭う確率はさほど高くはなかったのかもしれないが、少なくとも一般市民の意識レベルにおいては、機関車は危険であると認識されていた。

天国に行くのに、当時アメリカにあって近代科学文明の最先端を走る鉄道を使うというのは、なかなか良い目のつけどころであったろう。だがこのアイデアは、必ずしも Hawthorne の専売特許ではない。例えば、皆河宗一によれば、アメリカの黒人霊歌には、“This Train”、“Get On Board, Little Children”、“If I had Mah Ticket, Lawd”、“Git Yo’ Ticket” など、列車に乗って天国に行くという発想の歌が多数見出される。とりわけ“This Train”などは1820年代から30年代にかけての曲と考えられており、その歌詞は、正しい者だけが天国行きの列車に乗れて、ばくち打ちなどいかがわしい連中は切符を買うことができず、彼らが乗車を許されるのは、天国ならぬ地獄行きの Black Diamond Express 号だけであると唱っている。<sup>36</sup>

もう少し時代をくだると、Hawthorne と同時代人で、同じく作家でもある Henry David Thoreau も、1854年に出版された代表作 *Walden, or, Life in the Woods* の中で、“I would rather ride on earth in an ox cart, with a free circulation, than go to heaven in the fancy car of an excursion train and breathe a malaria all the way.”と語っている。ここでの Thoreau の批判の眼目は、汽車に乗って安楽に天国に行くことではなく、世にはびこる豪華列車の不必要な贅沢さに置かれている。“I think that in the railroad car we are inclined to spend more on luxury than on safety and convenience.…”と述べている通り、彼は列車の安全や便宜よりも、贅沢さに重きが置かれている現状を憂えているのである。つまり当時の鉄道はそれだけ安全性が蔑ろにされていたということを示している。<sup>37</sup>

天国行きの鉄道という発想は、むろんアメリカだけに限られたことではない。キリスト教カトリックのお膝元ローマでは、鉄道建設に積極的に取り組もうとしないローマ法王庁を揶揄する小話が、市民の間で囁かれたそうである。すなわち、時の教皇グレゴリオ16世が天国への長く苦しい道のりを一人とぼとぼ歩

いていると、途中で聖ペテロに行き会う。教皇が天国まであとどれくらいで着けるか尋ねると、ペテロはまだまだ遠いが、鉄道を造ればすぐだと答える。この小話は、1831年から46年までのグレゴリオ16世の在位期間中か、それより少し後に作られたものと推測される。<sup>38</sup>

要するに鉄道を初めて目にした当時の人々は、それがアメリカ南部の黒人奴隷であろうと、ニューイングランドの文化人であろうと、はたまたローマ市民であろうと、汽車に乗って天国を訪れるという想像が頭に浮かんだわけである。だが、この着想の萌芽を何に利用するかという点において、各人各様であった。黒人奴隷たちはキリストの救いに対する素朴な信仰を、Thoreau は物質主義に狂奔するアメリカ文明への社会批判を、ローマ市民は法王庁の保守性への諷刺を、それぞれそのアイデアに託して表明した。これに対して Hawthorne は、安易で恣意的な宗教信仰に対する戒めとして利用し、芸術的完成度の高い一篇の小説に仕立て上げたところに、“The Celestial Railroad” の価値が存する。

実は Hawthorne がかかる趣向を思いついた時期はかなり早く、“The Celestial Railroad” が発表される7年前に当たる1836年以前のことと推測される。というのも、同年に発行された *The American Magazine of Useful and Entertaining Knowledge* に、“Ancient Pilgrims” というエッセイが載せられており、この中で彼は、もしもアメリカで巡礼という習慣が根付くとすれば、“The pilgrim would neither provide himself a staff, nor seek out a good stout horse—he would simply put down his name at the coach office, or get on board a steamboat, with a valise under his arm—or, perchance, he would do his pilgrimage in a rail-road car.” と記している。ここで彼は早くも馬車、蒸気船、蒸気機関車という三つの乗り物を、巡礼に用いられる交通機関として挙げている。これに続けて彼は、“a pilgrimage, thus modernized, would be as dull as a trip to Saratoga Springs.” と述べている。<sup>39</sup> 現代化された巡礼は、温泉保養地サラトガスプリングズへの「旅行」よりもっと「退屈」だというのが、まさか事故やハプニングが起こる旅行は「退屈」とは言えまいから、馬車、汽船、汽車による旅行は安全だと言っているに等しい。

だが Hawthorne にとって皮肉なことに、当時の交通機関が安全でなかったことが、ほかならぬサラトガスプリングズへの「旅行」において証明されることになる。1952年のこと、Hawthorne と仲の良かった妹の Louisa は、叔父 John Dike の温泉療養に付き添って、ニューヨーク州サラトガスプリングズに赴いた。二人が蒸気船に乗ってハドソン川を下る「旅行」の最中、爆発事故が発生し、船は火災炎上する。Dike は命を助かるが、川に飛び込んだ Louisa は溺れ死んでしまう。このように、鉄道をはじめとするアメリカの交通機関が安全面で大きな問題を抱えていることは、否定し難い現実であった。

Hawthorne は小説の中で訴えんとする自らの思いに説得力を持たせるために、その現実を改変して提示すればよかったものを、なぜ彼は危険で不快な鉄道の惨状をありのままの姿で描いてしまったのであろうか。作家としての良心が、痛ましい現実を目をつぶって、偽りを書くことを許さなかったからであろうか。鉄道は危ないとの意識が心の奥底に刷り込まれていて、思わず知らず筆がそちらの方向に滑ってしまったのか。それとも、たとえ汽車による旅行であっても、何の波乱も危険もなく、あっさり目的地に着いてしまっただけは、物語としてあまりに起伏に乏しく、物足りないとの職業的配慮が働いたのであろうか。理由は様々に考えられようが、いずれも想像の域を出ない。ただ結果だけははっきりしている。すなわち、一貫性の求められるアレゴリーの世界の中に、それとは矛盾を来す19世紀半ばのアメリカの現実という異分子が紛れ込んだため、読者に伝えようとしたメッセージの整合性と説得力が弱められてしまった。

しかし、いかに優れたアレゴリーであろうとも、純粹にその観念的寓話世界の中で完結して、現実という夾雑物がまったく混じらない作品など、ありえないのではないだろうか。現実世界が微妙に反映してこそそのアレゴリー作品といえよう。“The Celestial Railroad” が材を仰いでいる *The Pilgrim's Progress* はアレゴリー小説の傑作として名高いが、この作品にしてみたところで、松阪仁伺によれば、「原作におい

てすでに現実社会を写し」取っているとされる。具体的には、「落胆の沼」のごときぬかるんだ悪路、重荷を背負った旅人の姿、強盗の跳梁などは当時の旅の苦難を偲ばせる」とのことである。<sup>40</sup> “The Celestial Railroad”は単に物語の題材とストーリーを借り受けただけでなく、昔の「旅」ならぬ現代の「旅行」につきまとう危険と困難を描いてみせた点においても、*The Pilgrim's Progress* の正統なる継承者の資格ありと評価されよう。

## 注

1. Joseph C. Pattison, “‘The Celestial Railroad’ as Dream-Tale,” *American Quarterly*, 20 (1968), 224. 但し、論文のタイトルにある通り、Pattison 自身はこの小説を超絶主義とユニテリアニズムに対する諷刺ではなく、夢の中の物語という視点から読み解いている。
2. W. Stacy Johnson, “Hawthorne and *The Pilgrim's Progress*,” *Journal of English and Germanic Philology*, 50 (1951), 163; G. Ferris Cronkhite, “The Transcendental Railroad,” *New England Quarterly*, 24 (1951), 322; Roy R. Male, *Hawthorne's Tragic Vision* (Austin: University of Texas Press, 1957), p. 75; James K. Folsom, *Man's Accidents and God's Purposes: Multiplicity in Hawthorne's Fiction* (New Haven: College and University Press, 1963), p. 87; Hyatt H. Waggoner, *Hawthorne: A Critical Study*, rev. ed. (Cambridge: Harvard University Press, 1963), p. 18; David E. Smith, *John Bunyan in America* (Bloomington: Indiana University Press, 1966), p. 62.
3. Clifford A. Wood, “Teaching Hawthorne's ‘The Celestial Railroad,’” *English Journal*, 54 (1965), 601-602; Richard Toby Widdicombe, “Hawthorne's ‘Celestial Rail-road’ and Transcendentalism: Apologia or Caricature?,” *Nathaniel Hawthorne Review*, 17:2 (1991), 5.
4. Widdicombe, “Hawthorne's ‘Celestial Rail-road’ and Transcendentalism,” 5-6.
5. 鈴木繁「「旅」するポーと「旅行」するホーソー—客死した二人のアメリカ作家—」『佐賀大学文化教育学部研究論文集』第18集 第2号(2014)、93-122ページ。
6. Nathaniel Hawthorne, *Mosses from an Old Manse*, Vol. X of *The Centenary Edition of the Works of Nathaniel Hawthorne*, ed. William Charvat et al. (Columbus: Ohio State University Press, 1974), p. 186. 以下、この作品からの引用はすべてこの版により、括弧内に該当ページ数のみ記す。
7. ちなみにアメリカではクック社からかなり遅れて、ようやく1871年にアメリカン・エクスプレス社が旅行業を開始している。従って、Hawthorne は在世中、その開業に間に合わなかった。
8. Smooth-it-away 氏の正体については、物語の結末で主人公自身が断じているように、悪魔(“Fiend”)とするのが常識的な解釈であろう。あるいは、小島良一「Hawthorne の“The Celestial Rail-road”: *The Pilgrim's Progress* と機械文明の巡礼者たち」『東北薬科大学一般教育関係論集』10(1996)、30-31ページ、の主張するように、Bunyanの*The Pilgrim's Progress* 中の登場人物 Mr. Worldly-Wiseman あるいは Ignorance だとする説もあれば、Lea Bertani Vozar Newman, *A Reader's Guide to the Short Stories of Nathaniel Hawthorne* (Boston: G. K. Hall & Co., 1979), p. 47, のように、Hawthorne の知人でユニテリアンの牧師である Robert C. Waterston がそのプロトタイプであるとする見解もある。しかしながら当論文では、鉄道による巡礼=観光旅行との論旨に沿って、Mr. Smooth-it-away = ツアコンとの説を提示したい。なお上記 Newman の主張については、Neal Frank Doubleday, “Hawthorne's Satirical Allegory,” *College English*, 3 (1942), 332, を参照のこと。
9. もちろん昔の「旅」にあっても、専門のガイド役がいなかったわけではない。作中、徒歩で「旅」する巡礼は、“cockle-shell” (191) を身に着けているが、このホタテ貝は、とりわけ中世に盛んだったスペインの聖地サンチアゴ・デ・コンポステラへの巡礼者の印である。サンチアゴ詣でも一種の旅行代理業や案内人が存在しており、*The Pilgrim's Progress* の Evangelist など、さながら巡礼行の先導者あるいは道案内に見立てることが可能であろう。しかし彼らが扱ったのは、今日のような不特定多数の人をひとまとめにした団体バックツアーではなかった。従って、「旅」時代の案内人はその性格を、「旅行」時代のツアコンとはおのずと異にする。
10. このエピソードを *The Pilgrim's Progress* と照らし合わせて、オーソドックスに解釈するなら、the Celestial City に美服を大量に持ち込もうとする現代の巡礼たちが揶揄されているものと解釈されよう。なぜなら原作には、“they [Christian and Hopeful] had left their *Mortal* Garments behind them in the River: for though they went in with them, they came out without them.” とあり、巡礼者は持参した服は無論のこと、道中身に着けていた服でさえも、川を泳ぎ渡る際に脱げてし



- まい、天の都には持ち込めないことになっている。John Bunyan, *The Pilgrim's Progress*, ed. Cynthia Wall (New York: Norton, 2009), p. 122. 以下、この作品からの引用はすべてこの版により、括弧内に該当ページ数のみ記す。
11. 加山昭『アメリカ鉄道創世記』（山海堂、1998）、192-201ページ。更に Cronkhite, “The Transcendental Railroad,” 324, による解説を付け加えると、当時の線路は路盤が狭く、枕木が短いため、列車が通るとレールに揺れが生じ、しばしば脱線事故につながった。レールの品質についても、銅製品導入前の当時において、鉄製の線路は不均等に摩耗しがちであり、その上、破断しやすかった。そしてひとたび脱線すれば、車両に据えられたストープから出火し、火事を引き起こす可能性が高かった。
  12. 加山『アメリカ鉄道創世記』、201-203ページ。
  13. Herman Melville, *Billy Budd and Other Prose Pieces*, Vol. XIII of *The Standard Edition of the Works of Herman Melville*, ed. Raymond W. Weaver (New York: Russell & Russell, 1963), p. 144.
  14. Melville, *Billy Budd and Other Prose Pieces*, pp. 145-46.
  15. Melville, *Billy Budd and Other Prose Pieces*, p. 146.
  16. 小池滋『欧米汽車物語』（角川書店、1982）、82-84ページ。
  17. Cronkhite, “The Transcendental Railroad,” 312.
  18. オットー・L・ベツマン『目で見る金ぴか時代の民衆生活』山越邦夫・斉藤美加他訳（草風館、1999）、230ページ。なお、ここでの引用は金ぴか時代の列車に関する記述であるが、それ以前の鉄道についても十分当てはまる。
  19. Nathaniel Hawthorne, *The House of the Seven Gables*, Vol. II of *The Centenary Edition of the Works of Nathaniel Hawthorne*, ed. William Charvat et al. (Columbus: Ohio State University Press, 1965), pp. 251-52. 以下、この作品からの引用はすべてこの版により、括弧内に該当ページ数のみ記す。
  20. 作中、Clifford は蒸気機関車を家庭や炉辺より高く評価しているが、これは必ずしも Hawthorne の真意ではあるまい。なぜなら Clifford は熱に浮かされたように弁舌をふるっているうちに、七破風の屋敷のことを思い出して、若々しい顔の輝きが失せていき、しなび衰えて、年齢相応の老いが顔に表れてくるからである。また汽車を降りると、そこには彼の心象風景を映すかのように、荒涼たる景色が広がっている。
  21. Nathaniel Hawthorne, *Mosses from an Old Manse*, Vol. X of *The Centenary Edition of the Works of Nathaniel Hawthorne*, ed. William Charvat et al. (Columbus: Ohio State University Press, 1974), p. 446. 以下、この作品からの引用はすべてこの版により、括弧内に該当ページ数のみ記す。
  22. Helena Znojemska, “From Bunyan’s *Pilgrim’s Progress* to Hawthorne’s ‘Celestial Rail-road’: Journey as Explication and Machine,” *Litteraria Pragensia*, 10: 19 (2000), 20.
  23. Waggoner, *Hawthorne*, p. 18.
  24. Male, *Hawthorne’s Tragic Vision*, p. 75; Mark Van Doren, *Nathaniel Hawthorne* (New York: William Sloane, 1949), p. 129.
  25. Doubleday, “Hawthorne’s Satirical Allegory,” 331. は、“The greatest difference between the new way to the Celestial City and Bunyan’s way is the greater ease in which the modern traveler journeys.”と述べており、Harry Levin, *The Power of Blackness: Hawthorne, Poe, Melville* (New York: Alfred A. Knopf, 1958), p. 55, の論ずるところでは、Hawthorne はこの小説で、“facilitating Christian’s weary journey with all the latest improvements and modernized comforts.” しているとのことである。
  26. 本城靖久『馬車の文化史』（講談社、1993）、250ページ。
  27. 当時、馬車は鉄道に負けず劣らず、危険でもあれば、また苦痛と困難を伴う乗り物でもあり、Hawthorne の作品にも様々に描かれているところであるが、この点については別の機会に稿を改めて論じたい。
  28. 鉄道忌避伝説の真偽については、青木栄一『鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町』（吉川弘文堂、2006）を参照のこと。
  29. このエピソードについて、Widdicombe, “Hawthorne’s ‘Celestial Rail-road’ and Transcendentalism,” 7, は、“Symbolically, the train is almost derailed as it goes through the graveyard because materialism and progress cannot avoid the ‘terrible jolt’ (203-04) of the inescapable fact of death.” と述べて、墓石は避けがたい死の象徴であると解している。
  30. 加山『アメリカ鉄道創世記』、88-89ページ。
  31. 本城靖久『トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生』（講談社、1996）、92ページ。
  32. 加山『アメリカ鉄道創世記』、202-203ページ。なお同書には、アメリカの鉄道ではコスト削減のため、石橋や鉄橋の代わりに、木橋が使われたとも書かれている。“The Celestial Railroad” の冒頭で馬車が the Slough of Despond に架かる橋を渡る時、ぐらぐら揺れるという記述があるが、道路橋であると鉄道橋であるとを問わず、当時の橋は少なからず危険を

- 感じさせるものであったということか。
33. ちなみに *The Pilgrim's Progress* では、“the foundation upon which the City was framed was higher then the Clouds.” (122)とあり、Christian は the City が聳え立つ丘を歩いて登らねばならない。
34. Cronkhite, “The Transcendental Railroad,” 322. なお作中の the Hill Difficulty の山腹を貫くトンネルに関しても、同線がセイレムから北に延伸した先に位置するトンネルにヒントを得ているとしている。
35. 蒸気船がはらむ危険性と Hawthorne 作品との関係についても、いずれ別の機会に考察を譲りたい。
36. 皆河宗一『アメリカ・フォークソングの世界』（岩崎美術社、1971）、268-72ページ。
37. Henry David Thoreau, *Walden*, Vol. II of *The Writings of Henry David Thoreau* (New York: AMS Press, 1968), pp. 40-41.
38. 青木『鉄道忌避伝説の謎』、26-27ページ。
39. Arlin Turner, *Hawthorne as Editor: Selections from His Writings in The American Magazine of Useful and Entertaining Knowledge* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1941), p. 105.
40. 松阪仁伺『ホーソー研究—前テキストの美学—』（旺史社、1995）、122-23ページ。なお松阪のここでの論述は、Roger Sharrock, ed., *The Pilgrim's Progress: A Casebook* (London: Macmillan, 1976), p.18、に依拠している。